POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 2 | WARSZAWA, LUTY 1935 | ROK 2



Z wybrzeża i morza

Rozwój portu gdyńskiego. Rok 1934 dla ruchu statków i przeładunków w porcie gdyńskim był bardzo pomyślny mimo trwającego nadal przesilenia gospodarczego.

Jak wynika z ostatnich obliczeń obrót towarowy portu gdyńskiego za rok 1934 wyniósł 7.320.000 ton, gdy w roku 1933 obrót ten sięgał cyfry 6.207.000 ton, a w roku 1932 tylko 5.190.000 ton.

Eksport węgla przez port gdyński osiągnął w roku 1934 wysokość 5 miljonów ton, podczas, gdy w roku ubiegłym sięgał 4.420 tysięcy ton, a w r. 1932 nie przekroczył 4.200 tysięcy ton.

Tonaż statków, które weszły i wyszły z portu gdyńskiego w ciągu roku 1934 sięga ogółem 8.300 tysięcy ton.

Wszystkie te cyfry świadczą wymownie, że port gdyński z każdym rokiem rozwija swą pracę i wysuwa się na przodujące stanowisko wśród portów europejskich.

Podróż s/s „Poznań" do Liberji. W dniu 28 grudnia r. ub. staraniem Ligi Morskiej i Kolonjalnej wyruszył w podróż do Liberji statek Żeglugi Polskiej „Poznań", zabierając 1.920 ton towaru, głównie soli, cementu, wyrobów żelaznych i manufaktury.

Na pokładzie statku odpłynęło trzech przedstawicieli LMK celem nawiązania stosunków handlowych z Liberją.

W uroczystości pożegnania statku wzięli udział przedstawiciele Min. Przem i Handlu, Urzędu Mor. oraz Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Usprawnienie komunikacji okrętowej między Gdynią a Indjami Brytyjskiemi. Niedawno zgłoszona regularna linja okrętowa pomiędzy Gdynią a portami Indyj Brytyjskich, z początkiem roku bieżącego doznała znacznego usprawnienia, przez to, że obecnie statki tej linji będą ładowały najpierw w portach skandynawskich, a następnie w Gdyni, gdy dotychczas było odwrotnie. Przez tę zmianę czas podróży z Gdyni do portów Indyj Brytyjskich został skrócony o blisko 2 tygodnie.

Ruch statków w porcie gdyńskim i gdańskim. Według ostatnich obliczeń w ciągu 11 miesięcy r. ub. (od stycznia do listopada) zawinęło do portu gdyńskiego 4.213 statków o ogólnej pojemności blisko 3.800.000 ton. Na statkach tych przybyło 8.956 pasażerów. Pod względem tonażu na pierwszem miejscu znajduje się bandera szwedzka, na drugiem niemiecka, na trzeciem polska, dalej kolejno duńska, angielska, norweska, Stanów Zjednoczonych A. P., finlandzka, grecka, łotewska, francuska i inne.

W tym samym okresie czasu zawinęło do Gdańska 4.484 statków o ogólnej pojemności przeszło 2.880.000 ton. Na statkach tych przybyło 1.199 pasażerów. Kolejność bander według tonażu była następująca: niemiecka, duńska, szwedzka, angielska, norweska, grecka, finlandzka, polska, francuska, łotewska i Stanów Zjednoczonych.

Powrót rybaków. Rybacy półwyspu helskiego, którzy w maju r. ub. wyjechali na połowy dalekomorskie na morzu Północnem i w kanale La Manche, powrócili w końcu grudnia do domów. Pierwsza część kampanji połowów śledzi została ukończona. Rybacy łowili na statkach Spółki Polsko - Holenderskiej, zapoznając się jednocześnie ze sposobem połowu śledzi na pełnem morzu.

Poprawienie mapy morskiej. P. I. M. w Gdyni przeprowadza od dłuższego czasu dokładne badania na Bałtyku, które wykazują, że między faktycznym stanem rzeczy, a dotychczasowemi mapami morskiemi zachodzą duże różnice zarówno w konfiguracji, jak i w charakterze dna, głębokości, temperatury oraz stopnia nasolenia wody. W związku z tem poczynione będą zmiany w mapie Bałtyku, co ma doniosłe znaczenie dla nawigacji i rybołóstwa.

Solenie śledzi w kraju. W końcu listopada r. ub. nadeszła do Gdyni ostatnia partja solonych śledzi, pochodząca z połowów polskich, ale solonych w Holandji. Obecnie zarówno solenie, jak i przepakowywanie śledzi w beczki handlowe odbywa się w Gdyni. Należy przytem podkreślić, że dotychczas Polska wydawała rocznie przeszło 100 miljonów złotych na import śledzi. Obecnie suma ta spadnie do 1/3, a zawdzięczać to będziemy przedewszystkiem soleniu śledzi w kraju. Przemysł śledziowy rozwija się coraz lepiej i w niedalekiej zapewne przyszłości będzie mógł całkowicie zaspakajać potrzeby rynku polskiego.

Eksport soli potasowych do Szwecji. Pomyślnym objawem zacieśniania się stosunków gospodarczych z krajami skandynawskiemi jest stale wzrastający eksport soli potasowych do Szwecji, która dotychczas sprowadzała ten artykuł wyłącznie z Niemiec.

1920 — 1935

Piętnaście lat mija od historycznego dla nas dnia, w którym żołnierz polski dotarł w zwycięskim pochodzie do brzegów Bałtyku, i oddał go Rzeczypospolitej w wieczyste władanie. Od tej chwili wzrasta i umacnia się dzień po dniu siła morska Polski. Obok portu gdańskiego — wyczarowana mocą woli, mózgu i mięśni narodu — powstaje Gdynia — największy port Bałtyku—i licznemi linjami okrętowemi łączy Polskę ze wszystkiemi państwami cywilizowanego świata. Okręty polskie pod polską banderą płyną na dalekie morza i niosą światu i miljonom Polaków na obczyźnie wieść o Polsce mocarnej na lądzie i morzu.

W gdyńskim porcie wojennym powstaje polska straż morska — marynarka wojenna, która czuwa nad bezpieczeństwem pracy polskiej na wybrzeżu i na morzu.

Dzięki temu, że posiadamy własny dostęp do morza, własne porty i flotę, jesteśmy państwem o trwałych podstawach gospodarczych i politycznych — państwem, które może i powinno zajmować jedno z pierwszych miejsc w rodzinie narodów.

Dlatego rocznica odzyskania dostępu do morza należy do tych rocznic narodowych, które całe polskie społeczeństwo święci uroczyście. I dlatego młodzież polska dzień 10 lutego, jako rocznicę odzyskania dostępu do morza, winna podnieść do godności Święta Młodzieży Polskiej.

Wielkie rocznice czynem tylko czcić należy. Na taki czyn zdobyć się musi młodzież.

Pamiętać musimy o organizacji Kół Szkolnych Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Ponad 100 tysięcy młodzieży szkolnej należy już do Kół Szkolnych LMK., ale jeszcze to zamało. Cała, zgórą pięciomiljonowa rzesza młodzieży powinna skupić się w szeregach Ligi Morskiej i Kolonjalnej, aby wspólnie ze starszem społeczeństwem pracować nad ugruntowaniem polskiej potęgi morskiej.

Miesiąc luty niech się stanie miesiącem twórczej pracy dla morza polskiego. Niech w miesiącu tym każdy uczeń i uczenica, każdy młody entuzjasta morza przyczyni się w miarę swych sił do rozwoju naszej potęgi morskiej, niech złoży grosz na Fundusz Obrony Morskiej i zorganizuje Koło Szkolne LMK. tam, gdzie go dotąd niema.

Do czynu młodzi przyjaciele!

Piętnaście lat

10 lutego mija 15 lat od chwili powrotu Państwa Polskiego nad brzegi morza Bałtyckiego. Przywrócono Rzeczypospolitej 74 kilometry brzegu morskiego — mały skrawek dawnego polskiego dziedzictwa nad Bałtykiem — na którym ostali się wierni Ojczyźnie Kaszubi. Przywrócono Rzeczypospolitej dostęp do morza, bo lud ziemi pomorskiej — wydanej od wschodu i zachodu na łup najazdu germańskiego, pozostał przy wierze, języku i obyczaju narodowym, przechował w ciężkiej walce drogę Polski do morza.

Brzeg morski nad Bałtykiem, wybrzeże, zastaliśmy prawie w takim samym stanie, w jakim go pozostawiła przed stu-kilkudziesięciu laty dawna Rzeczpospolita, zepchnięta w głąb lądu, a później pokonana. Pustki piaszczyste, bagna, torfowiska, słaba sieć dróg, rzadkie osiedla ubogiej ludności rybackiej. Zastaliśmy nadto sprusaczony Gdańsk, wyodrębniony w wolne miasto, który chciał być — jak przed wiekami — wyłącznym, kosztownym pośrednikiem polskiego handlu morskiego, a równocześnie najsprawniejszem narzędziem niemieckiej polityki odwetowej na Wschodzie.

Minęło lat 15, okres stosunkowo krótki wobec długich wieków naszej przeszłości na morzu. Przez te lat 15 odrobiliśmy jednak w dużej mierze to, na co nie stać było — sięgającej od morza do morza — dawnej Rzeczypospolitej: zbudowaliśmy własny port, organizujemy nieprzerwanie własną



Ćwiczenia w strzelaniu na O. R. P. „Podhalanin"

marynarkę handlową i wojenną. Gdańsk nie może już uprawiać monopolistycznego wyzysku, bo nie jest jedynym portem polskim. Gdańsk — jeżeli chce żyć — zrozumieć musi, że droga jego przyszłości to nie „powrót do Rzeszy",a dobrze opłacana przez Polskę praca na rzecz rozwoju polskiego handlu zamorskiego, polskiego gospodarstwa narodowego.

Palmę pierwszeństwa, i to pierwszeństwa na całym Bałtyku, zdobyła i utrzyma Gdynia. Czy jest bowiem drugi port na świecie, którego rozwój da się porównać z rozwojem Gdyni? W roku 1924, pierwszym roku pracy powstającej Gdyni, obrót towarowy portu wynosił 10 tysięcy 167 ton, a roku 1934 w porcie gdyńskim przeładowano na okręty i z okrętów 7 miljonów 320 tysięcy ton towarów! Równocześnie Gdańsk, dzięki Polsce, miał 6 miljonów 400 tysięcy ton obrotu towarowego, zajmując drugie, po Gdyni, miejsce na Bałtyku.

Ożyło i całe wybrzeże, powstały nowe drogi bite, koleje, sieć kanalizacji, wodociągów, oświetlenia; ruch budowlany trwa nieprzerwanie na całem wybrzeżu; powstają nowe przedsiębiorstwa przemysłowe, handlowe, bankowe; powstaje i rozwija się polskie rybołóstwo i przemysł z niem związany.

15 lat pracy polskiej na morzu i wybrzeżu — drobny ułamek czasu wobec setek lat pracy innych narodów morskich — nie mogły przynieść Narodowi i Państwu Polskiemu tych bogactw i zdobyczy, które są tamtych udziałem. Ale w piętnastą rocznicę powrotu Polski nad morze wiedzieć musimy wszyscy, że w latach wojny, czy w latach ciężkiej pokojowej walki, tylko w oparciu o morze mogliśmy zwyciężyć i zakończyć pomyślnie wojnę na Wschodzie, zwycięsko wyjść z „wojny gospodarczej", którą nam narzuciły Niemcy. Gdy w roku 1920-ym zamykały się lądowe granice przed przewozem do Polski broni, amunicji, żywności, drogą morską szły, zakupywane przez Polskę środki i narzędzia, potrzebne dla walczącej na Wschodzie armji. Gdy w latach następnych Niemcy zamknęły swoje granice dla towarów z Polski, granica morska, wolna droga na cały świat, uratowała nas od zamykania fabryk, kopalń, od zmarnowania nadmiaru produktów rolnych, od braku potrzebnych nam maszyn czy surowców. Gdy raz weszliśmy na ten pewny, wolny gościniec, z każdym rokiem płynie coraz więcej okrętów z polskiemi towarami, a ubiegły 1934 rok wykazał, że blisko ¾ całego naszego handlu zagranicznego przechodzi przez Gdynię i Gdańsk.



Pamiątkowy obelisk na naszem wybrzeżu

W 15 rocznicę odzyskania brzegu morskiego wiedzieć też musimy wszyscy, że tylko przez morze wiedzie droga ku lepszej przyszłości całego Narodu, że tylko w oparciu o brzeg morski — granicę ze wszystkiemi częściami świata — rosnąć będzie wielkość i znaczenie Rzeczypospolitej wśród narodów świata.

„Powitanie Morza“

Fragmenty z utworu Zdzisława Dębickiego

MORZE I ZIEMIO POMORSKA! Długo Ojczyzna Polska wyciągała do was ręce w tęsknocie, a dzisiaj obejmuje was miłośnie i do łona swojego przygarnia.

Słyszycie? Słyszysz ty, morze, i ty, ziemio pomorska?

Miljony serc polskich biją radośnie na wasze powitanie, miljony Polaków ślubują wam miłość, silniejszą nad śmierć.

Radują się starcy, raduje się młodzież, radują się kobiety i dzieci. Przez całą Polskę idzie solą przesycany powiew, rześki i płuca rozszerzający.

To morze tak pachnie. To algi morskie tchną takim aromatem.

O, jakże dobrze jest wdychać takie powietrze! Jak rozszerza ono pojemność piersi ludzkich, jakie nowe budzi pożądania! Otwierają się szerzej źrenice i oczy obejmują horyzonty, jakich nie widziały przedtem.

Daleko patrzymy... W pogodne i promienne jutro narodu, w pogodną i promienną przyszłość państwa, opartego o ląd, a oddychającego morskiemi płucami na świat cały.

Otworem przed nami stoją oceany, a przez nie wiedzie droga do ziem wszystkich. Kula ziemska czyni nas swoimi obywatelami. Równoprawni i równosilni możemy być wszędzie.

Okręt polski, wypływający pod flagą polską z portu polskiego, może przybić do każdego lądu, zrzucić tam ładunek swojej pszenicy i swojego żyta, swojego drzewa, swojego lnu i swojej szczeciny, a zabrać to, co daje Południe i Północ, Daleki Wschód i Zachód.

Tułacze i wędrowce, bezdomni wczoraj, jutro będziemy gośćmi u obcych, którzy w nas uszanują moc i powagę naszego domu, naszego państwa, naszej siły zbrojnej.

Marynarz polski, od chłopca okrętowego chłostany słonym wiatrem, obryzgiwany wodą, ogorzały na słońcu, wyrośnie na innego człowieka i stworzy nowy typ Polaka o szerokiej klatce piersiowej i o szerokiej duszy.

Młodzież nasza z ciasnych i dusznych miast, z ubogich osad i wsi pójdzie na morze pić oczyma przestrzeń i zdobywać świat nowy i ciekawy. Nie z książki go pozna, ale z własnych doświadczeń i przeżyć. Czerwone linje na mapach i czarne kółka nie będą już dla niej umówionemi znakami, ale prawdą i życiem.

Wszystko, co mają cennego obie półkule w dziedzinie cywilizacji i w dziedzinie kultury, stanie się naszem dobrem przez umiejętne patrzenie i przyswajanie. Wysłańcy narodu pójdą wszędzie i zaświadczą wszędzie o istnieniu narodu, o jego pracy, o jego nieugiętej woli budowania sobie przyszłości niezależnej i wielkiej.

To, czego zazdrościliśmy innym narodom, ze wstydem patrząc na naszą własną małość i nędzę, stanie się teraz naszym udziałem, naszem wyjściem „z domu niewoli“ na szeroką przestrzeń.

Witajże nam morze, drogo do wolności, rozfalowany, nieobjęty okiem, cudowny gościńcu w świat, w przyszłość!

*

Odtąd każdy chłopiec polski przejść może od marzeń do rzeczywistej żeglugi, od stawu czy kałuży do MORZA.

Nie broń mu tego, ojcze! Nie broń mu tego, matko! Nie obawiajcie się o niego, nie sądźcie, że grozi mu na wodzie większe niebezpieczeństwo, niż na lądzie.

Jeśli go morze woła ku sobie, puśćcie go. Niech idzie!

Niech pierś swoją poda wiatrom; Niech okiem obejmie daleką, szeroką, niezmierzoną przestrzeń wodną, oddychającą przedwiecznym rytmem i dającą człowiekowi poznać równolegle: nikłość swoją wobec ży-

wiołu, czyhającego na jego zgubę, i własną potęgę żywiołu tego ujarzmiciela.

Te dwa sprzeczne uczucia są źródłem największej siły duchowej. One są istotą człowieczeństwa w człowieku, bo, dając mu świadomość małości wobec Boga i Natury, upajają go jednocześnie boską rozkoszą zwycięstwa i panowania nad Naturą, czyli: Bogu czynią go podobnym.

A nam, Polakom, jakże takiej rozkoszy potrzeba! Jak długo czekaliśmy na nią i jak głodni jesteśmy poczucia swojej siły i triumfu, wyzwalającego boski pierwiastek naszej rasy.

Puść więc, ojcze, puść, matko, syna swojego na morze! Niech je pokocha, niech idzie w jego służbę, bo to jest służba dla Ojczyzny na rozszerzonym naturalnie jej obszarze.

Pływającem terytorjum, pływającą Ojczyzną jest według prawa okręt na morzu. Kto stąpi nogą na jego pokład, tak jakby stąpił nogą na ziemię. Ziemi tej cieszy się wolnością i ziemi tej jest obywatelem albo gościem. Ile więc przybędzie okrętów polskich na morzu, tyle przybędzie Polski samej.

Rozszerzy się ona i rozrośnie na wodzie, nikomu tem uszczerbku ani krzywdy nie czyniąc, bo morze jest dla wszystkich.

Niechże więc syn wasz będzie rozszerzycielem Ojczyzny, pracującym dla jej wzrostu, niech biało - czerwone barwy chorągwi polskiej rozwija na oceanach i niech uczy rozpoznawać je na dalekich lądach.

Na polskim okręcie wojennym, na polskim torpedowcu, na polskiej łodzi podwodnej, na polskim statku handlowym niech pracuje, niech zmaga się z niebezpieczeństwami, niech zwycięża i raduje się ze zwycięstw swoich.

A tęsknie patrząc ku lądowi, gdzie wśród zieleni drzew stoi jego dom rodzinny, gdzie bocian klekoce nad strzechą, a wśród młodych zbóż zrywa się z pieśnią ranną skowronek, niech pamięta na bezmiarach morskich, iż czeka go słodki za powrotem wypoczynek, stokroć słodszy dla tych, którzy wracają zdaleka i spragnieni są Ziemi.

Wówczas siadzie wśród was i w opowieści swojej o dziwach morza i o dalekich podróżach da początek polskiej tradycji morskiej, na której wychowywać się będą przyszłe pokolenia, szerokim oddechem obejmujące świat cały.



Marynarka wojenna

Minęło już piętnaście lat od tej historycznej chwili, gdy dekret Naczelnika Państwa nakazał stworzyć Marynarkę Wojenną. Było to jednem z pierwszych zarządzeń w niepodległej Polsce, co wskazywało na to, że już wtedy władze państwowe zdawały sobie całkowicie sprawę z konieczności posiadania odpowiedniej siły na morzu. Nie posiadaliśmy wówczas ani jednego okrętu wojennego, ani też portu; było tylko kilkudziesięciu oficerów morskich, którzy powrócili do Polski z szeregów marynarek wojennych państw zaborczych. Oni to, na rozkaz Naczelnika Państwa, rozpoczęli dzieło organizacji marynarki wojennej. Dziś, po piętnastu latach żmudnej pracy, posiadamy już zarodek potęgi Polski na morzu, oraz port wojenny.

Jednakże marynarka nasza jest jeszcze za małą; główne jej siły składają się tylko z dwóch kontrtorpedowców: Burza i Wicher, trzech łodzi podwodnych: Wilk, Żbik i Ryś, oraz kilkunastu okrętów o mniejszej wartości bojowej, które służą dla szkolenia personelu floty. O wszystkich tych okrętach pisaliśmy obszernie w numerze 6 „Polski na morzu" z lipca r. ub.

Obecnie personel marynarki liczy przeszło 300 oficerów i 2.500 szeregowych. Najmłodszym stopniem oficerskim w marynarce wojennej jest, tak jak i w wojsku lądowem, stopień podporucznika; następnie idą porucznik i kapitan. Na tem się kończą stopnie oficerów młodszych, pierwszym zaś stopniem w korpusie oficerów starszych jest stopień komandora podporucznika, co odpowiada w wojsku lądowem stopniowi majora; następnie mamy komandora porucznika (podpułkownik) i komandora (pułkownik). Dalej idą już stopnie admiralskie, mianowicie: kontradmirał (generał brygady) i wice-admirał (generał dywizji). W niektórych większych marynarkach istnieje jeszcze stopień admirała floty (generała broni).

Odznaki poszczególnych stopni oficerskich są umieszczone na rękawach marynarek, czapkach i naramiennikach płaszczy (patrz załączony szkic).

Stopnie podoficerskie w marynarce są następujące:

Starszy marynarz (starszy szeregowy w wojsku lądowem).

Mat (kapral w wojsku lądowem).

Bosmanmat (plutonowy w wojsku lądowem).

Bosman (sierżant w wojsku lądowem).

Starszy bosman (starszy sierżant).

Chorąży.

Odznaki stopni podoficerskich są umieszczane również na rękawach.

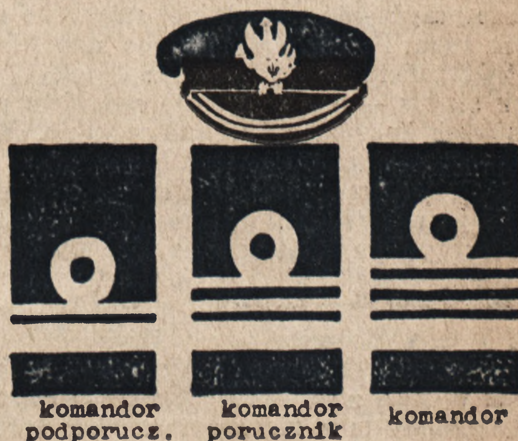
Bosmani noszą umundurowanie kroju oficerskiego.

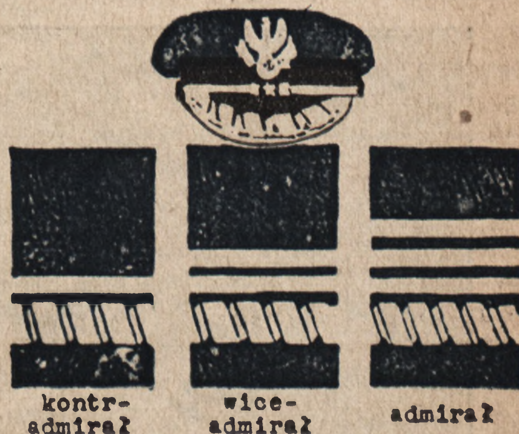
Zdając sobie sprawę z niewystarczalności naszej marynarki, władze wojskowe czynią wysiłki celem zwiększenia naszych sił zbrojnych na morzu. W końcu roku ubiegłego został zamówiony we Francji stawiacz min „Gryf". Będzie to jedna z największych naszych jednostek bojowych, gdyż wyporność jej wynosić będzie 2.250 ton, gdy wyporność Wichra wynosi tylko 1.560 ton. Uzbrojenie „Gryfa" składać się będzie z 6 dział 120 mm, 4 dział 40 mm przeciwlotniczych, ciężkich karabinów maszynowych, oraz znacznej ilości min. Szybkość „Gryfa" wynosić będzie około 20 mil na godzinę. Załoga składać się będzie z 15 oficerów i 150 marynarzy; przewidziane jest również pomieszczenie dla 40 podchorążych. Podczas wojny zadaniem Gryfa będzie zapewnienie obrony naszego wybrzeża przy pomocy min, oraz stawianie











Uwaga: mamy 3 typy czapek oficerskich, które różnią się ponadto ilością gwiazdek — od jednej do trzech.

min wszędzie ,gdzie mogą przejść okręty nieprzyjaciela. Podczas zaś pokoju Gryf będzie doskonałą szkołą dla przyszłych oficerów naszej marynarki.

Zaznaczyć należy, że niektóre części wyposażenia tego okrętu dostarczone będą przez przemysł krajowy.

Przysposobienie przemysłu krajowego do budowy okrętów wojennych jest w chwili obecnej naczelną troską naszych władz, gdyż budując w kraju, zdobywamy nowe jednostki i jednocześnie popieramy własny przemysł, oraz zatrudniamy bezrobotnych.

Wynikiem starań Kierownictwa Marynarki Wojennej jest budowanie czterech trawlerów na stoczniach w Gdyni i Modlinie, a w niedalekiej już przyszłości będziemy budować na własnych stoczniach nawet tak skomplikowane jednostki, jak kontrtorpedowce i łodzie podwodne.

R. C.

Przez morze — do kolonij

Faktem powszechnie znanym jest, że ludność Państwa Polskiego narasta o wiele szybciej, niż dzieje się to w innych państwach Europy Zachodniej. Przeciętny przyrost naturalny (nadwyżka urodzin nad zgonami) wynosi u nas rocznie ponad 400.000 głów. Za kilkanaście lat staniemy pod względem ilości mieszkańców w rzędzie największych mocarstw: zostawimy w tyle Francję, dogonimy Włochy, zaczniemy zbliżać się do Niemiec.

Ten znaczny przyrost naturalny ludności może przyczynić się z jednej strony do zajęcia przez Polskę dominującego stanowiska wśród państw europejskich, z drugiej jednak strony — stać się może powodem poważnych komplikacyj wewnątrz kraju. Musimy bowiem ciągle pamiętać o tem, że te narastające gromady nowych obywateli muszą być wyżywione i odziane, że trzeba im dostarczyć warsztatów pracy, że trzeba je produkcyjnie zatrudnić, a nie zwiększać szeregów armji bezrobotnych.

Nawet w dzisiejszych ciężkich czasach kryzysu gospodarczego istnieje cały szereg dróg wyjścia z tej skomplikowanej sytuacji. Wymienimy tu w pierwszym rzędzie środki wewnętrzno - krajowe, jak: intensywniejsza uprawa roli, osuszanie błot i moczarów, kolonizacja wewnętrzna, uprzemysłowienie kraju i t. p. Ale są również drogi, które prowadzą na szeroki trakt mórz i oceanów. Mając wolny dostęp do morza — możemy szukać na szerokim świecie nowych rynków zbytu dla towarów produkcji krajowej i nowych warsztatów pracy dla tysięcy narastających obywateli.

Poza granicami Rzeczypospolitej przebywa obecnie około 8 miljonów braci naszych, z czego jakieś 6 miljonów stanowią emigranci, którzy opuścili kraj ojczysty w poszukiwaniu zarobku.

Dziś wychodźtwo zostało w dużym stopniu zahamowane wskutek ograniczeń imigracyjnych. Mimo tego jednak istnieją na szerokim świecie państwa, posiadające olbrzymie, niezaludnione obszary, czekające na pionierów, którzy pójdą w puszczę dziewiczą, czy w stepy niezmierzone, by w trudzie i znoju zakładać własne warsztaty pracy. Jako najlepszy przykład tego służyć może Ameryka Południowa, do której wstęp dla osadników rolnych jest w praktyce zawsze dostępny. Liga Morska i Kolonjalna prowadzi oddawna planową akcję, mającą na celu uzyskiwanie nowych terenów dla pol-



Droga na kolonji w Paranie



Ładowanie towarów na S.S. „Poznań"

skiej ekspansji ludnościowej — już w najbliższych miesiącach wyruszą pierwsze partje osadników na tereny, zakupione przez Ligę w Paranie. Równolegle z tem dąży się do skupienia naszego wychodźtwa w pewnych tylko państwach i na określonych terenach, do utrzymywania z emigracją zamorską jak najściślejszych stosunków kulturalnych i nawiązania z nią bezpośrednich stosunków gospodarczych. Chodzi nam bowiem o to, aby osadnicy nasi tworzyli zwarte skupiska, złączone ścisłemi węzłami współpracy gospodarczej z Macierzą, chroniąc się w ten sposób skutecznie przed wynarodowieniem.

Z drugiej strony czynimy dziś zupełnie konkretne próby nawiązania bezpośrednich stosunków gospodarczych z państwami kolonjalnemi. Przykładem tego służyć może porozumienie między Ligą Morską i Kolonjalną a Liberją, na podstawie którego Liga uzyskała tereny pod 50 plantacyj, na które wysłano już 8 plantatorów i t. p. Ponadto wysłano s/s „Poznań" z ładunkiem towarów polskich w pierwszy pionierski rejs do portów Afryki Zachodniej; zakupiono żaglowiec motorowy „Elemka", który również wypłynie za kilka tygodni w podróż pionierską do krajów egzotycznych.

Musimy doprowadzić do tego, że własnemi okrętami będziemy sprowadzali potrzebne nam towary kolonjalne, wywożąc wzamian produkty rodzimego przemysłu. Musi powstać wielka stocznia w Gdyni, musi rozwinąć się na wybrzeżu przemysł przetwórczy, nasz handel zamorski musi wzrastać i potężnieć, ożywiając tętno życia gospodarczego, zmniejszając bezrobocie.

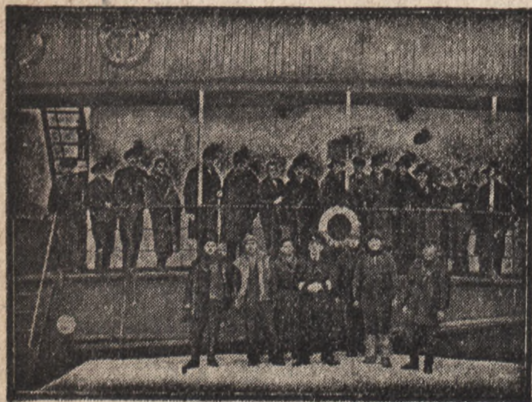
Oby młode pokolenie polskie, w tak ciężkich warunkach wchodzące dziś w życie, nie ulękło się trudności, jakie nastręcza tego rodzaju praca pionierska, lecz zwartą gromadą wzięło czynny udział w realizowaniu prac, podjętych przez L. M. K., a zmierzających do zapewnienia Polsce niczem nieskrępowanej ekspansji ludzkiej i gospodarczej.

C. Z.

Bajka czy prawda?

Bajka, czy prawda?

Przed paru laty prezes naszej organizacji, gen. Gustaw Orlicz-Dreszer, rozpoczął akcję na rzecz zbierania funduszów na akcję kolonjalną polską. Szło to z początku dość opornie, gdyż nie bardzo wierzono



Na pokładzie s. s. „Poznań" — pożegnanie

w te poczynania. Znaleźli się jednak i tacy, którzy, może nie bardzo wierząc w to, by się mogło rozpocząć polską akcję kolonizacyjną, zastanawiając się nad położeniem w Polsce chłopa, robotnika, inteligenta, uważali, że trzeba akcję gen. Dreszera poprzeć. I znaleźli się inni, którzy, może nie bardzo zastanawiając się nad tem, jak owe projekty staną się rzeczywistością, zapalili się do tej myśli i zaczęli mówić o kolonjach, zbierać fundusze, agitować wśród społeczeństwa.

Minęło lat parę — i oto Fundusz Akcji Kolonjalnej zgromadził zgórą 200.000 zł. Powoli to szło, ciężko nawet, ale też i sprawa kolonjalna nie dla każdego jest zrozumiała, tem bardziej, że pozornie nic się w tej sprawie nie działo.

Ale powoli — dowiedziano się, że Liga stara się — i dostała je rzeczywiście — o tereny kolonizacyjne w Paranie. ‚To już coś" — powiedzieli sobie nasi „koloniści". A tu w niedługim stosunkowo czasie dowiedziano się, że Liga kupiła piękny pięciomasztowy szkuner „Elemkę" i że szkuner ten ma iść do Afryki, do Liberji, że tam jadą plantatorzy, że Polacy stają się doradcami rządu liberyjskiego, rządu Czarnych.

„To już dużo" — powiedziało sobie społeczeństwo, ale jeszcze czeka i waha się.

A tymczasem takie rzeczy nie robią się za darmo!

Nie idzie „Elemka" z towarami polskiemi do Afryki, bo musi się przygotować w stoczni do podróży, ale idzie za to S./S. „Poznań" o pojemności 3.100 ton, zabiera ze sobą najrozmaitsze towary, za które przywiezie znów z krajów gorących inne, jak kakao, oleje, potrzebne do fabrykacji mydła, i t. d. Na statku tym jedzie załoga polska — 22 marynarzy, którzyby bez tego rejsu byliby bezrobotnymi.

A prócz tego jadą z ramienia naszej organizacji, kierownik handlowy p. inż. Paprzycki, operator kinematograficzny p. Lipiński no, i niżej podpisany, jako korespondent pism naszych.



Wioska w Liberji

Bajka to, czy nie bajka?

Nie bajka, a ciekawy przykład, ile może dokonać nasza organizacja.

Inż. Wodniak.

Gawędy kolonjalne

Kolonizacja angielska w Paranie

Na północy Parany angielskie towarzystwo Parana Plantations posiada miljon dwieście tysięcy hektarów przedniej ziemi, którą rozsprzedaje po stosunkowo wysokich cenach, ale pomimo tego na brak nabywców nie może narzekać. Gleba należy do gatunku tak zwanej „terra roxa" (czyta się terra rosza, co znaczy ziemia czerwona) i istotnie kolor tej ziemi jest krwawo czerwony i charakteryzuje najurodzajniejsze ziemie w Brazylji. Nigdzie w Brazylji tak żyznej gleby, jak na północy Parany, nie spotykałem.

Tereny angielskiego towarzystwa, które na miejscu nosi nazwę portugalską „Companhia de terras do norte de Parana" (Towarzystwo ziem północnej Parany) posiadają kolej, wybudowaną przez wymienione towarzystwo, mającą już dzisiaj długości przeszło 200 kilometrów. Kolej ta łączy koleje sąsiedniej prowincji San Paulo z miasteczkiem Londriną, głównym ośrodkiem życia na terenach angielskich i jest budowana dalej, otwierając dostęp do coraz nowych obszarów, stanowiących własność towarzystwa.

Koloniści uprawiają kukurydzę, fasolę, ziemniaki, mandjokę, ryż, proso, warzywa europejskie, orzeszki ziemne, trzcinę cukrową, bawełnę i kawę oraz hodują dużo nierogacizny i ptactwa domowego.

Najdawniejszy kolonista niemiecki Kernkampf, osiadły na kolonji od jesieni 1930 roku, miał w marcu 1932 roku 28 świń i 10 prosiaków.

Klimat ciepły, zdrowy, pozbawiony malarji. Noce w najgorętszym miesiącu — lutym świeże i wymagają przykrycia się podczas snu.

Wzniesienie nad poziomem morza około 600 metrów, ukształtowanie powierzchni naogół równe, nadające się do uprawy mechanicznej pługiem i broną.

Najwięcej na terenach angielskiego towarzystwa osiadło dotychczas Niemców, którzy założyli dwa osiedla: Heimthal i Neu Danzig, istnieją ponadto osiedla czeskie (Nova Vlast), japońskie i inne.

Osada polska ma nazwę Polany, znajduje się tuż obok czeskiej Novej Vlasti i jest od niej młodsza. Nabywać ziemię można w działkach pięcio lub dziesięcio alkrowych (1 alkier — 2 i pół hektara). Cena jednego alkra wynosi 400 milrejsów (za jednego złotego płacą obecnie trzy milrejsy), płatnych albo zgóry, albo na spłaty w ratach następujących:

I rata przed wyjazdem z Polski — 20 proc. należności.

II rata w końcu 2-go roku — 20 proc.

III rata w końcu 3-go roku — 30 proc.

IV rata w końcu 4-go roku — 30 proc.

Od należności, rozłożonej na raty, płaci się 8 proc. rocznie.

Na koszty urządzenia się administracja kolonji wymaga od przyszłego osadnika posiadania odpowiedniej gotówki, a mianowicie: na oczyszczenie z lasu jednego alkra ziemi — 300 milrejsów, na budowę domu — 300 milrejsów, na nasiona — 50 milrejsów, na inwentarz żywy — 200 milrejsów, na narzędzia — 100 milrejsów.

Koszt utrzymania w ciągu 6-ciu miesięcy po 200 milrejsów miesięcznie — 1.200 milrejsów. Razem — 2.200 milrejsów.

Z pozycyj wymienionych można skreślić koszty budowy domu, który osadnik może wybudować sam, gdyż na własnej działce poza gwoździami, które trzeba kupić, znajdzie wszystkie materjały potrzebne do budowy domu. Pieców w domu się nie stawia, a prymitywną kuchenkę buduje się osobno. Tak samo można skreślić pozycję na oczyszczenie ziemi z lasu, jeżeli osadnik sam chce tę robotę wykonać, a nie wymagać ziemi oczyszczonej od administracji kolonji.

Również koszty utrzymania zależnie od stanu liczebnego rodziny mogą być zmniejszone do 150, a nawet 100 milrejsów miesięcznie.

W sąsiedztwie Polany towarzystwo sprzedaje ziemię z wolnej ręki po 600 milrejsów za alkier i dlatego ograniczyło prawo osadników z Polski do nabywania najwyżej 10 alkrów po cenie 400 milrejsów za alkier.

Michał Pankiewicz.

M. S. „Piłsudski"

Kilkanaście kilometrów na zachód od Triestu leży niewielkie miasteczko Monfalcone, znane z wysoko postawionych stoczni i warsztatów budowy samolotów. Polskie towarzystwo okrętowe Linja Gdynia — Ameryka powierzyło tej stoczni budowę dwóch nowych okrętów. W dniu 19 grudnia r. ub. odbyła się uroczystość chrztu i spuszczenia na wodę pierwszego z tych okrętów, nazwanego mianem „Piłsudski".

Na uroczystość zjechali przedstawiciele urzędów i instytucyj polskich i włoskich. W przepiękny, słoneczny ranek 19 grudnia zebrały się wokół okrętu, oswobodzonego w przeddzień z lasu podtrzymujących go pali, wielotysięczne tłumy. Matka chrzestna, p. Wanda Pełczyńska, nadawszy statkowi imię Pierwszego Marszałka Polski, w krótkiem, a serdecznem przemówieniu życzyła mu szczęśliwej a pełnej chwały służby dla Ojczyzny. Rozległ się metaliczny dźwięk tłuczonej butelki szampana i śród ogólnej ciszy okręt drgnął i smukły, piękny kadłub statku, jaskrawy w swej czerwieni, strojny w oznakę Pierwszej Brygady, zaczął zsuwać się powoli ku morzu, które odtąd będzie jego żywiołem.

I w ten sposób rozpoczął się żywot pierwszego polskiego olbrzyma transatlantyckiego, pierwszego naszego okrętu motorowego. Stąd też pełna nazwa nowego okrętu brzmi „M. S. Piłsudski". Te tajemnicze litery „M. S.", to skrót angielskiej nazwy Motor-Ship — statek motorowy; dotychczas w naszej flocie handlowej mieliśmy wyłącznie okręty typu s/s — Steam Ship — statki parowe.

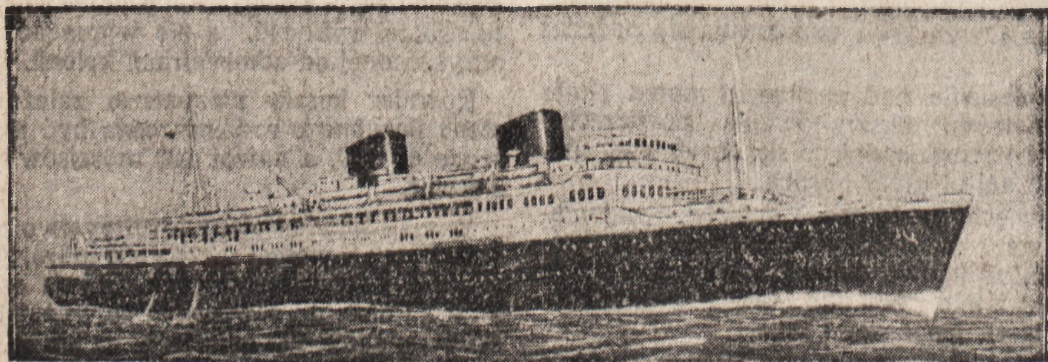
Okręt „Piłsudski" jest prawie dwa razy większy od s/s „Polonia", największego spośród obecnych naszych statków handlowych — ma 160 m. długości i 24 m. szerokości. Będzie mógł zabrać 760 pasażerów, a podróż na nim z Gdyni do Stanów Zjednoczonych trwać będzie tylko 8 dni i kilka godzin, gdy obecnie trwa przeszło 13 dni. Z dumą też możemy podkreślić, że m/s „Piłsudski" będzie niewątpliwie najszybszym i najbardziej nowocześnie urządzonym spośród statków transatlantyckich, zachodzących na morze Bałtyckie.

Stąd płynie ta niezwykła podniosłość, jaką nacechowana była uroczystość chrztu i spuszczenia na wodę nowego okrętu, bo chociaż był on budowany w stoczni włoskiej, to jednak stały nadzór tak nad technicznem, jak i artystycznem wykonaniem miała komisja polska.

I jeszcze jeden moment należałoby tu podnieść: wzamian za oddanie budowy dwóch transatlantyków stoczni w Monfalcone —zarząd włoskich kolei państwowych zobowiązał się do zakupu w Polsce węgla w takiej ilości, aby pod względem finansowym cała tranzakcja była wyrównana. Jest to moment niezmiernie ważny dla naszej gospodarki narodowej.

M. S. „Piłsudski" pozostanie w stoczni jeszcze parę miesięcy, koniecznych dla ostatecznego wypróbowania statku, zmontowania motorów i t. p. W pierwszą swoją podróż transatlantycką uda się dopiero we wrześniu r. b., a przeznaczony jest na linję Gdynia — Stany Zjednoczone A. P.

J. L.



Tak wygląda nasz nowy transatlantyk m s „Piłsudski"



Idziemy na wodę!

Ledwo spłyną lody i słońce nieco lepiej przygrzewa, na wodach ukazują się łodzie, kajaki, motorówki. Przypatrzmy się, kto jest na wodzie? To ludzie starsi, lub starsza młodzież. A ci młodsi? A uczniowie szkół powszechnych? Tych mało jest na wodzie. Gdzieś na wsi, lub w miasteczku, nad rzeką, lub jeziorkiem, są wprawdzie łodzie rybackie, lub do przewożenia. Na nich to młodzież szkół powszechnych uprawia sport wodny. Ale co to za sport? Często trzeba pomagać ojcu w rybołóstwie lub przewożeniu. Pomóc trzeba. Ale ciężkie wiosło nie zawsze korzystnie wpływa na organizm. Zresztą nie wszyscy nawet mogą jeździć na takiej łodzi, bo jej nie mają. Innych brak. O kajaku, żaglówce nawet niema mowy. Czasem, gdy rzeką przepływa jakaś wycieczka, lub gdy dobija do brzegu, wszyscy przypatrują się: jakie to lekkie łodzie mają ludzie, jakie wiosełka, żagle. Aż zazdrość bierze patrzeć! A jak to oni pływają. Tak jakoś lekko, bez zmęczenia. Prawda! I wy, z dalekiej Polski, też pływacie, bo woda pod bokiem. A jednak często nie znacie sił waszych. Zdaje się, że można popłynąć dalej, a tu nagle brak oddechu i nieszczęście gotowe.. A czy wiecie, że gdy po skończonych lekcjach, wyjdziecie ze szkoły możnaby nie jedną zabawę zorganizować na wodzie? I to jaką zabawę? Wesołą, ruchliwą, pożyteczną! Albo wycieczkę łodzią! A gdy byłoby już dosyć, lub przeszkodziła zła pogoda, możnaby przejrzeć piękne pisma z obrazkami, które wam, uczniom szkół powszechnych, powiedzą, że oprócz tej waszej wody, są i inne w naszej pięknej ojczyźnie. Temi wodami nietylko płyną wycieczki z wielkich miast, ale i towary na sprzedaż. Te pisma wam powiedzą i pokażą, że najpiękniejszą wodą w Polsce jest nasze morze — Bałtyk! Że na Bałtyku jest wspaniały port Gdynia, a do niej przypływają okręty z całego świata, a nasze stamtąd płyną w dalekie strony. Z obrazków poznacie, jakie to są okręty, co wożą i dokąd. Będziecie też wiedzieli, co robią, jak żyją marynarze! A może niejeden z was sam będzie marynarzem?

Albo pomyślcie sobie: Cóżby to było za szczęście, zobaczyć to wszystko na własne oczy? I zdaje się wam, że nigdy do tego nie dojdzie. Wtedy wzdychacie, mówiąc: trudno!

Otóż wcale tak trudno nie jest. Wszystko jest możliwe. Możecie mieć i zabawy wodne i pływanie, jak należy. Możecie powoli mieć łodzie żaglowe i kajaki. Da się zrobić i wycieczkę wodą, da się urządzić i przejazd nad piękne, polskie morze. Przyślą wam i te ciekawe pisma, o których pisałem, i ładne ilustracje. Nadto

przyślą wam i dobrą radę, jak to wszystko urządzić.

Słyszę już, jak pytacie: kto nam pomoże? Pomoże wam Liga Morska i Kolonjalna. Trzeba tylko byście zorganizowali Koło Szkolne tej Ligi u siebie. To nie jest trudne.

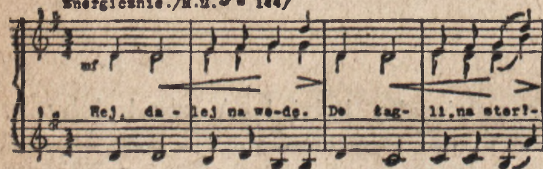
Wszystko można zrobić, trzeba tylko chcieć! Gdy zorganizujecie Koło Szkolne L. M. i K., gdy popracujecie według jego programu, zrozumiecie, co to jest woda, co morze, co okręt i co Polska, która ma Bałtyk.

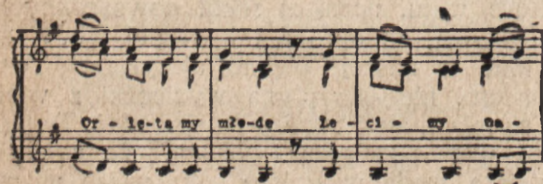
A jeśli i na wodzie spiszecie się dobrze, jak chcą programy dla Kół Szkolnych L. M. i K. — będziecie prawdziwymi „wilczkami wodnymi". A wtedy zaśpiewacie chórem:

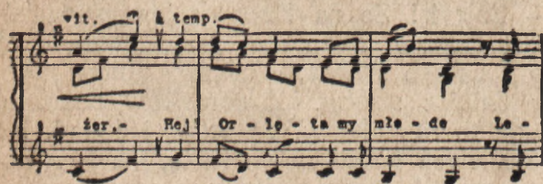
Nas nie rozczula, gdy morze hula,
Bez wielkiej burzy niema podróży,
Morska swawola — to nasza dola!

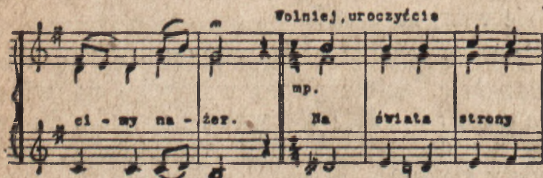
Z. Roykiewicz

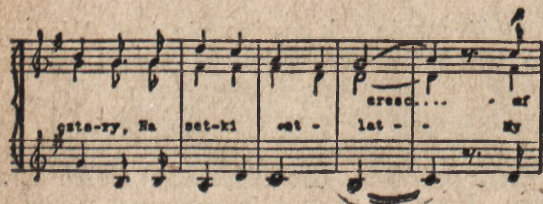
Hej dalej na wodę!

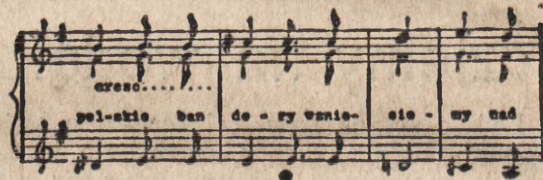


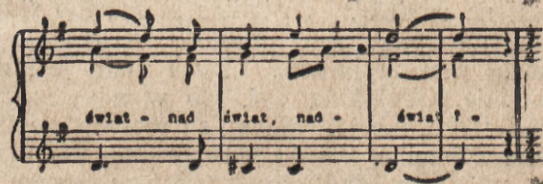


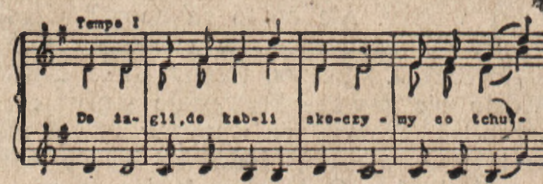


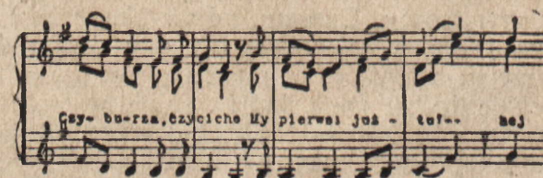


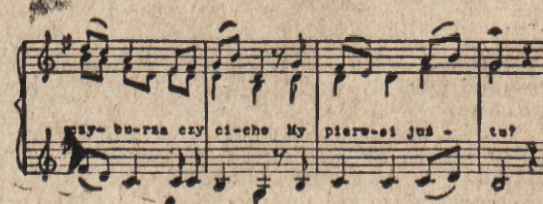












Łodzią po Słuczy

Znawcy piękna Polski zwrócili już uwagę na nasze morze, góry i wogóle uzdrowiska, ale niestety! dotąd jeszcze nie zainteresowali się Polesiem: jest ono niby zaniedbanym kopciuszkiem Polski. Wobec takiej nieświadomości ogółu, tem bardziej kajakowcy winni wędrować w swych samotnych wycieczkach na te wschodnie rubieże Rzeczypospolitej.

Do Sarn, miasteczka na Polesiu wołyńskiem, jechałem z rodzicami niechętnie.

Sama 20-godzinna jazda w trzęsącym wagoniku może przyprawić o morską chorobę.

Wreszcie oto Sarny! Miasto, niby powleczone szatą śnieżną — choć to lato przecie. Wprawiały mnie w zdziwienie i domy, pobielane (wszystkie bez wyjątku, nawet nieliczne murowane) i drewniane chodniki i jezdnia, ze względu na teren bagnisty utworzona z grubej warstwy piachu słuczańskiego.

Nazajutrz wpadamy na pomysł urządzenia kilkudniowej wycieczki łodzią po Słuczy. Mamy jednak nielada kłopot z wystaraniem się o łódź, a to z braku na miejscu znajomych, względnie organizacyj wioślarskich. Wreszcie ruski „didko", zamieszkujący w szałasie nad Słuczą, po długich ceregielach zgadza się na wypożyczenie łodzi na parę dni, zniewolony przez nas... zdjęciem fotograficznem.

Po uwiecznieniu naszego sympatycznego „didka" na kliszy, ładujemy żywność do łodzi i odbijamy od brzegu. Rzeka w tem miejscu ma koryto wąskie, oba brzegi zarośnięte trzciną i sitowiem, jeden z nich wznosi się o parę metrów ponad wodę.

Postanawiamy sfotografować most kolejowy, o 3 kilometry w górę rzeki. Ale łódka— to nie kajak: już po kwadransie mięśnie porządnie nas bolą — zwłaszcza odczuwamy brak steru: „statek" nasz zwraca się samowolnie to w tę to w tamtą stronę, jakgdyby chciał zawrócić do tyłu; wpadamy więc na pomysł urządzenia przygodnego steru. Jakoż odtąd płynie się o wiele lepiej. Jeszcze jeden zakręt i oto most przed nami. Rzeka, szeroka tu na 300 m. rozlewa swe wody po piasku. Z za gęstwy krzaków słychać liczne a dla nas niezrozumiałe rozhowory ptasie.

Mamy już most na kliszy i wracamy teraz z prądem. Mijamy znajome okolice, żegnani wyciem psa naszego „didka". Wkrótce wjeżdżamy w las, daleko wgłąb zalany rzeką. Zapach ryb przypomina o śniadaniu; spożywamy je, a łódź mknie z prądem, jak się jej podoba. Drogo jednak opłacamy swe niedbalstwo, bo w pewnej chwili rozlega się podejrzany chrobot i w następnym ułamku sekundy do łodzi chlusta woda. Na szczęście łódź nie jest tak wywrotna jak kajak: inaczej — jużbyśmy pożegnali się z ubraniem, żywnością i pieniędzmi. Zachluśnięcie to spowodował zdradziecki kołek, sterczący pod wodą. Śmiejąc się do łez, wyżymamy ubrania; wtem spostrzegamy ze zgrozą, że na dnie łodzi leżą cztery zapasowe klisze, zawinięte w płótno, oczywiście... mokre. Przepadło!

Płyniemy dalej uważnie, dając pilne baczenie na wodę, która od chwili wypadku, wydaje się nam o wiele niebezpieczniejsza. Po pewnym czasie zmienia się wygląd lasu: zamiast dąbrowy spostrzegamy gaje brzozowe, poszarpane polanami, po których brodzą niezliczone bociany. Ale jakże nędzny wygląd mają brzózki! Połamane i poschnięte lub popalone, tworzą one typowy krajobraz poleski.

Już po południu, a tu ani śladu ludzkiego. Nocować wypadnie chyba w łodzi, bo na brzegu bagnistym — nie sposób. Ale przed samym zachodem słońca nikną nam z oczu laski, odsłaniając rozległe torfowiska. Za niemi spostrzegamy jakąś wieś, do której też przybijamy wreszcie.

Wszedłszy do pierwszej napotkanej chaty, spostrzegamy, że izba jest bez podłogi, a w powietrzu unosi się zapach dymu z rozpalonego ogniska. Dostajemy od uprzejmej gosposi mleka, poczem, dziękując za zaofiarowany nocleg w chacie, udajemy się do stodoły, mając większe zaufanie do pachnącego siana.

Wczesny ranek zastaje nas na nogach, przed stodołą. Wokół, jak okiem sięgnąć, gęste morze mgły, dające złudzenie szeroko rozlanych wód. Opuszczamy gościnną Luchcze (tak zowie się owa wieś) i wyruszamy dalej.

Za Luchczą rzeka wyrzeźbiła sobie koryto w torfowiskach. Brunatne jej brzegi usiane są czarnemi otworami, w których zamieszkuje ptactwo nadwodne, jako to rybołowy i jaskółki. Po pewnym czasie wjeżdżamy

w gęstwinę szuwarów, zarastających rzekę na znacznej szerokości. Niezliczone chmary rybołowów, czajek i dzikich kaczek wzbijają się z głośnym jazgotem w powietrze, jakby protestując przeciw najazdowi na ich państwo. Mimo tych protestów zarzucamy wędkę na ryby, poczem drzemiemy sobie czas jakiś, wchłaniając wonne powietrze.

Z miłego półsnu wyrywa nas dopiero jakiś szelest — później szum. W pierwszej chwili, sądzimy, że zbliża się burza; jednak nieskazitelnie czyste niebo rychło wyprowadza nas z błędu. Na rozwiązane zagadki długo nie czekamy: kładące się pokotem szuwary, wyjaśniają nam groźne położenie. To ogromne masy pni drzewnych, spławianych z sarneńskich tartaków, dotarły do nas: chwila naprawdę jest poważna; o ucieczce niema już mowy. Musimy przebijać się pod prąd pomiędzy kłodami, rozpychając je rękami i wiosłami. Upływa około dwu godzin, zanim wreszcie przebijamy się z pokaleczonemi dłońmi i lądujemy na piaszczystym brzegu. Okazuje się, że masy drzewa zepchnęły nas na 2 km niżej pierwotnego położenia.

Zbliżający się zachód słońca zmusza nas do dalszej jazdy w celu szukania miejsca, odpowiedniego na nocleg. Pomimo usilnych starań, nie docieramy do żadnych osiedli i nocleg wypada nam na łące, na stogu siana. Lokujemy się na samym czubku i spędzamy pierwsze chwile bardzo przyjemnie, lecz po jakimś czasie roje komarów skłaniają nas do odwrotu z biwaku. Każdy z nas wygrzebuje sobie osobną norę w stogu i ponownie układamy się do snu. Jednak wędrówki świerszczów, koników polnych i innych owadów po naszych twarzach ponownie zmuszają nas do ucieczki. Widać nam nie sądzono spać tej nocy...

Po takiej „nocy bez noclegu" rankiem zawracamy z powrotem, dochodząc do wniosku, że bez namiotu zapuszczać się dalej nie warto; prócz tego dłuższa droga powrotna rybacką łodzią pod prąd byłaby zanadto uciążliwa.

Wkońcu polecam kolegom jazdę po Słuczy kajakiem, byle ostrożnie. Na dłuższe wycieczki namiot jest koniecznością.

J. R.

Koło Szkolne LMK.
przy Państw. Szkole Techn.-Przem w Łodzi.

WIESIEK NAD MORZEM

Mamo! Jaka wielka woda!
To jest pewno polskie morze.
Tam okręty, a nad niemi
Szumi biały, polski orzeł.

Te na prawo, takie wielkie;
Mają armat groźne oczy,
A te dalej, to handlowe
Z towarami mkną ochoczo.

Tam na lewo, takie małe,
Ledwo widać je na wodzie.
O! poznaję! Jakie piękne!
To podwodne polskie łodzie.

Jak tu ślicznie; białe mewy
Wykąpane, w słońcu złocie!
Tu zostańmy. Co nam myśleć
O Warszawie, o powrocie.

Będę robił tu okręty
I wojenne i handlowe.
Tu wszystkiego mnie nauczą,
O! do tego to mam głowę!

Na okrętach w świat się wyśle
Naszych dzielnych marynarzy;
Znajdą Polsce nowe kraje!
Mamo, to się może zdarzyć

A gdy wrócą, ile będzie
W całej Polsce dla nich sławy.
Mamo! Tu się zostaniemy!
Już nie jedźmy do Warszawy!!

Z. Roykiewicz

Nasz Bałtyk

Sł. Rybki.

Dość żywo.

muz. F. Nowowiejskiego.

Sol - no - ści słoń - ce pie- ści la -zur
łódź na- sza pły - nie w świa- ta dal Z a
krę - tu du -mnie pol - ska fla - ga u-
śmie -cha się do zło - tych fal; I
pó - ki kro - pla jest w Bał -ty - ku,
pol - skiem mo -rzem bę - dziesz ty, Bo
twe wo - dy szma - ra - gdo - we
pły - nę -ła krew i na - sze łzy; Bo
o twe wo - dy szma - ra - gdo - we
pły - nę -ła krew i na - sze łzy.

Strażnico naszych polskich granic,
już zdala brzmi zwycięski śpiew.
I nie oddamy cię, Bałtyku,
zamienisz pierwej ty się w krew.
I póki kropla jest w Bałtyku,
polskiem morzem będziesz ty,
Bo o twe wody szmaragdowe
płynęła krew i nasze łzy,
Bo o twe wody szmaragdowe
płynęła krew i nasze łzy.

Płyń polska floto, płyń na krańce,
powita cię uchodźiec brat.
Twa flaga dumnie niech powiewa,
wolność i sławę niosąc w świat.
I póki kropla jest w Bałtyku,
polskiem morzem będziesz ty,
Bo doprowadzisz do rozkwitu
polskiego ludu złote sny,
Bo doprowadzisz do rozkwitu
polskiego ludu złote sny.

Nad morzem krążył orzeł biały
i ochrzcił falę własną krwią.
Pomorskie straże rozbrzmiewają
nad brzegiem morza piosnką tą:
Póki woda jest w Bałtyku,
polskiem morzem będziesz ty,
Bo doprowadzisz do rozkwitu
polskiego ludu złote sny,
Bo doprowadzisz do rozkwitu
polskiego ludu złote sny.

Będę marynarzem

Sł. M. Czerkawskiej.

Muz. M. J. Michałowskiego.

Tempo marsza.
mf. energicznie.

Mu- szę być moc-ny i mą -dry i du - ży,
pra- co - wać mu- szę za-wzię-cie; ja ma - ry -
na- rzem chcę zo-stać, chcę słu-żyć na na-szym
f. wolniej
pol -skim o - krę - cie. Chcę zwal-czać fa-le, zwy-
mf. cresc....
cię- żać bu -rze, prze - pły -wać mórz prze-strzeń
sło -ną i trzy-mać za-wsze wy -so - ko
vit.......
w gó - rze ban - de - rę bia - ło czerwo - ną.

Nie będzie straszył mnie wiatr północy,
Mróz, upał ani głębina!
Muszę być dzielny i muszę być mocny
Ja, przyszły polski marynarz.
Chcę zwalczać fale, zwyciężać burze,
Przepływać mórz przestrzeń słoną
I trzymać zawsze wysoko w górze
Banderę białoczerwoną.

Co czytać o morzu?

Czy mamy już dosyć dobrych i ciekawych książek o morzu, dostępnych dla czytelników różnego wieku i rozwoju umysłowego, aby móc rozwinąć za pomocą czytelnictwa szeroką i planową akcję szerzenia „światopoglądu morskiego"? — Niewątpliwie tak.

Pragnących bliżej zapoznać się z dorobkiem naszej literatury marynistycznej oraz z ogólnym stanem piśmiennictwa morskiego, odsyłam do pracy dr. Stefana Wierczyńskiego p. t. „Polska Bibljografja Morska *), oraz do artykułu St. Zielińskiego p. t. „Polskie piśmiennictwo morskie", drukowanego w lipcowym zeszycie „Morza" z 1933 r.

Szczupłe ramy niniejszego artykułu pozwalają mi na wskazanie z każdego działu zaledwie kilku tytułów; pomijam przeto wydawnictwa propagandowe, a również dzieła ściśle fachowe i naukowe.

Poza arcydziełem naszej literatury marynistycznej **„Wiatrem od morza" Żeromskiego** oraz przeszło dwudziestoma tomami bardzo dobrych przekładów **dzieł Conrada - Korzeniowskiego**, winien znaleźć się w każdej bibljotece publicznej oraz szkolnej starannie dobrany zbiór utworów marynistycznych współczesnych nam pisarzy polskich. Wymienię tu tylko: **Wacława Sieroszewskiego („Beniowski", „Ocean", „Ze Świata"), Jerzego Bandrowskiego („Zolojka", „Sosenka z wydm", „Na polskiej fali"), Jerzego Szareckiego („Groźny kapitan", „Czapka topielca", „Na pokładzie Lwowa"), Tadeusza Dębickiego („Od brzegu do brzegu", „Z dziennika marynarza") Marjusza Zaruskiego („Na morzach dalekich", „Żaglowym Jachtem przez Bałtyk"), St. Salińskiego („Opowieści morskie"), J. Rychlińskiego („Mah Jong"), F. Goetla („Wyspa na chmurnej Północy"), Eugenjusza Małaczewskiego („Na dalekiej północy"), Stefana Grabińskiego („Klasztor i morze"), Antoniego Ossendowskiego („Pod polską banderą"), Janusza Stępowskiego („Legenda o masztowej sośnie") i Czesława Centkiewicza („Wyspa mgieł i wichrów").**

Morze w swem pięknie i grozie znajduje odbicie również i w twórczości naszych młodych poetów. W zbiorach poezji **Tuwima, Młodożeńca, Madeja, Zaniewickiego, Bergela, Pawłowicza i in.** znajdziemy niejeden piękny wiersz poświęcony morzu.

W 1931 r. ukazała się w Gdańsku bardzo cenna książka dr. **Władysława Pniewskiego** p. t. **„Morze Polskie i Pomorze w Pieśni"** zawierająca utwory poetów polskich poświęcone morzu — od czasów najdawniejszych do dzisiejszych. Z antologji dr. Wł. Pniewskiego można czerpać wartościowy materjał do deklamacyj chóralnych, recytacyj, obrazów scenicznych i t. p. w czasie obchodów poświęconych morzu. Możemy korzystać również z niewielu coprawda dobrych przekładów z literatury narodów oddawna związanych z morzem. Poza przekładami dzieł Conrada - Korzeniowskiego posiadamy dobre tłumaczenia powieści marynistycznych znanych autorów obcych jak: **Johana Bojera („Ostatni Wikingowie", „Lud nad morzem"), R. Kiplinga („Kapitanowie Zuchy"), H. Melville'a („Bestja morska"), P. Lotiego („Rybak islandzki"), B. Kellermana („Morze"), J. Lowell'a („Kolebka na głębinie"), Traven'a („Okręt śmierci"), R. Sabatini'ego („Sokół morski"), K. Hamsuna („Włóczęgi"), E. Slranda („Ludzie z pod bieguna"), Blasco Ibaneza („Kwiat majowy"), Bogdana Pawłowicza („Chłopiec z pinjorowych lasów").**

Dział powieści osnutych na tle przygód i podróży morskich, nadających się przedewszystkiem dla młodzieży do lat 15 — 17 jest już dość zasobny, zarówno w utwory autorów polskich jak i dobre przekłady.

Nie przytaczając tytułów książek — zajęłoby to zbyt dużo miejsca — wymienię w tej grupie następujących autorów polskich.: **Wł. Anczyca, St. Barszczewskiego, H. Czyżowskiego, Fleszarową - Danysz, Annę Lewicką, J. Makarczyka, J. Pokera, B. Pawłowicza, F. A. Ossendowskiego, Z. Rabską, Wł. Umińskiego i M. Zaruskiego.** Z autorów obcych zdobyli wśród naszej młodzieży, dzięki przekładom poczytność: **Galopin, Gerbault, London, Kipling, Mayne - Reid, Marryat, Svensson, Slocum, Verne, Voss.**

*

Okres, w którym wystarczało nasze uczuciowe nastawienie względem morza, już minął. Zjawia się pilna potrzeba, szerzenia i pogłębiania wśród ogółu rzeczowych wiadomości w tej dziedzinie.

Dzięki niezmiernie cennej pracy wydawniczej Instytutu Bałtyckiego w Toruniu, T-wa Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku, Związku Obrony Kresów Zachodnich, Wojskowego Instytutu Naukowo - Wydawniczego i Ligi Morskiej i Kolonialnej mamy już poważne opracowania dotyczące morza i Pomorza, łączące się z różnorodnemi działami wiedzy.

Z literatury popularno - naukowej mogę uwzględnić tu tylko małą część wydanych w ostatniem dziesięcioleciu i godnych polecenia książek polskich, dzieląc je według głównych działów wiedzy.

Czytelnik pragnący poznać stronę historyczną naszego stosunku do morza znajdzie dużo **materjału w następujących pracach: Dr. Alek-**

*) Ogłoszona w zbiorowej, obszernej pracy p. t. „Kronika o Polskiem morzu" wydaw. Min. Przem. i Handlu.

sandra Czołowskiego — Marynarka w Polsce, J. Kostrzewskiego — Kultura przedhistoryczna Pomorza (I. B.) *). Polskie Pomorze — Przeszłość i Kultura — Praca zbiorowa pod redakcją J. Borowika (I. B.) Światopogląd morski — praca zbiorowa pod redakcją J. Borowika. Gdańsk — Przeszłość i teraźniejszość — praca zbiorowa — pod redakcją prof. St. Kutrzeby. K. Górskiego — Pomorze wczoraj i dziś (Państ. Wyd. Ks. Szk.)

Wiadomości z zakresu przyrody naszego morza, geologji, geografji i etnografji wybrzeża i Pomorza dają następujące prace: **K. Demla — Biologja morza. K. Demla — Ryby Bałtyku Polskiego. St. Karczewskiego — Brzegiem Bałtyku (przew. geolog.) A. Fiszera — Zarys etnografji województwa pomorskiego (I. B.) J. Mikołajewskiego i A. Wodziczki — Zarys fizjograficzny Pomorza (I. B.). Polskie Pomorze — Ziemia i ludzie — Prace zbiorowa pod redakcją J. Borowika (I. B.) M. Rudnickiego — Charakterystyka językowa i nazwy geograficzne Pomorza (I. B.). F. Lorentza A. Fiszera i T. Lehr - Spławińskiego — Kaszubi. Kultura ludowa i język (I. B.).** Pozatem wszystkie prace Morskiego Laboratorjum Rybackiego w Helu.

Wydajność ekonomiczna naszego wybrzeża a w dalszej konsekwencji łatwiejsze przezwyciężenie kryzysu gospodarczego zależy w dużej mierze od rozbudzenia wśród społeczeństwa głębszych i szerszych zainteresowań zmierzających do racjonalnego i intensywnego wykorzystania portów, żeglugi i eksportu zagranicznego. Z tej racji należy zwrócić uwagę czytelników na następujące prace: **W. Stopczyka — Handel międzynarodowy na Bałtyku (I. B.) J. Borowika — Gdynia — Port Rzeczypospolitej. T. Spitzera — Gdynia i jej znaczenie dla gospodarstwa Polski. Kronika o Polskiem Morzu — Praca zbiorowa — Wyd. Min. Przem. i Handlu. J. Borowika — Dziesięć lat polskiego rybołówstwa morskiego. Obrona Pomorza — Praca zbiorowa pod redakcją J. Borowika (I. B.).**

*) Skróty:
I. B. — Wyd. Instytutu Bałtyckiego.
G. K. W. — Główna Księgarnia Wojskowa Inst. Wyd. Wojsk. — Nauk.
Z. O. K. Z. — Wyd. Związku Obrony Kresów Zachodnich.



Niemniej godne są ogólnej uwagi zagadnienia polityczne związane z posiadaniem Pomorza i morza. Szczegółowe oświetlenie interesujących nas zagadnień politycznych znajdziemy w następujących pracach:

A. Bagińskiego — Zagadnienie dostępu Polski do morza (Zw. Obr. Kr. Zach.). Przeciw propagandzie korytarzowej — Praca zbiorowa pod redakcją J. Borowika (I. B.) Dr. K. Jeżowej — Agitacja antypolska w geografji niemieckiej.

Zagadnienie Prus Wschodnich, tak ściśle związane z całokształtem stosunków naszych z Niemcami oraz z dostępem do morza, traktowane jest dotychczas przez społeczeństwo zbyt obojętnie. Tem bardziej zasługują na szerokie rozpowszechnienie niedawno wydane następujące objektywne i ciekawe prace:

St. Srokowskiego — Prusy Wschodnie. W. Bielskiego — „Oto Prusy" (Zw. Obr. Kr. Zach.). Wł. Łęgi — Ziemia Malborska — Kultura ludowa. (I. B.). J. Giertycha — Za północnym kordonem (Prusy Wschodnie). M. Zawidzkiego — Prusy Wschodnie (Z. O. K. Z.).

Słuszne jest twierdzenie, że jednym z najskuteczniejszych środków zżycia się społeczeństwa z morzem jest wychowanie wodne, zmierzające do rozwoju sportu pływackiego i żeglarskiego, poznania śródlądowych dróg wodnych i racjonalnego wykorzystania na nich wywczasów letnich. W ostatnim czasie ukazało się w tej dziedzinie dużo nowych książek, wydanych przeważnie przez Wyd. Inst. Wojsk.-Nauk. Wymienię z nich tylko najbardziej wyczerpujące:

A. Zalewskiego i T. Semadeniego — Pływanie. M. Plucińskiego — Budowa kajaków (G.K.W.). M. Lipawskiego — Sport kajakowy. E. Lenartowicza — Podręcznik wioślarstwa regatowego. M. Zaruskiego—Nawigacja (G.K.W.). L. Szwykowskiego — Żeglarz śródlądowy (G. K. W.). L. Szwykowskiego — Jachtowa praktyka morska (G. K. W.). A. Heinricha — Szlaki wodne Polski (G. K. W.).

W swym zarysie nie dotknąłem nawet całego szeregu ważnych zagadnień złączonych bezpośrednio lub pośrednio z morzem. Nie wspomniałem o książkach informujących o Polakach z zagranicy, o sprawach kolonjalnych, o zasługach naszych sławnych podróżników w okresie dawnym i przedwojennym, o rozwijającem się śmiało polskiem podróżnictwie współczesnem, o książkach poświęconych krajom nadbałtyckim, turystyce morskiej i wielu innym kwestjom, bynajmniej nie drugorzędnym. Nie omówiłem też wydawnictw Ligi Morskiej i Kolonjalnej, poświęconych różnym dziedzinom spraw morskich i kolonjalnych, a ostatnio i sprawie obrony morskiej, zostały one bowiem omówione w Nr. 1-szym Polski na morzu. Sądzę że wydawnictwa Ligi znajdują się w bibljotece każdego Oddziału L. M. K.

Zaiste zagadnienie morskie przez swą wielostronność i niezwykłe bogactwo ciekawej i aktualnej treści jest potężnym bodźcem postępu, budzącym zawsze duchowe i materjalne siły narodu.

E. Krynicki.

POLSKIE MORZE

W morze zielone — głębokie
Złocisty pierścień padł.
Prześlicznem morza okiem
Polska spogląda w świat.
Latarnia światłem wabi
Złoci podróży cel
Wygięciem polskiej szabli
Świeci półwysep Hel,
W pospiesznej tyraljerce
Prą fale w piaski wydm:
To bije morza serce
Ciągły — potężny rytm.

To pieśń o polskim Czynie
Śpiewa od morza wiatr,
Że musim kochać Gdynię —
Słoneczne okno na świat.
Cieszmy się morskiem życiem
Śledźmy okrętów szlak
I odjazd i przybycie
Biało-czerwonych flag
Tu wiódł nas krwawy orzeł
Na nowy byt — na chrzest...
Kochajmy polskie morze,
Że nasze — że żyje — że jest!

Michał Dadlez

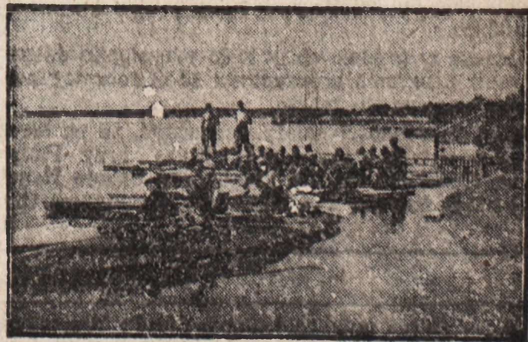
Wiadomości organizacyjne

Ostatni miesiąc, jako świąteczny, zaznaczył się zrozumiałem zmniejszeniem tempa prac wszystkich ogniw i placówek Ligi, dając zarazem zasłużone wytchnienie kierownikom tych prac na wszystkich szczeblach organizacyjnych. Wielka już dziś rodzina ligowa — gdziekolwiek jej członkowie skupili się przy wigilijnym stole — dała wyraz swych organizacyjnych uczuć i swego przywiązania dla wspólnej idei, o czem świadczą liczne życzenia świąteczne, nadesłane pod adresem Zarządu Głównego L. M. K. i jego prezesa — p. gen. G. Orlicz-Dreszera. Szczególnie miłe życzenia wraz z tradycyjnym opłatkiem nadesłało Panu Generałowi Koło przy Szkole Żeńskiej im. J. Słowackiego w Przemyślu: „Kiedy zabrzmi w wieczór wigilijny kolenda „Bóg się rodzi", uprosimy, by Dzieciątko Boże pobłogosławiło Ojczyznę miłą i wszystkich tych, którzy pracą swoją kładą podwaliny pod mocarstwowy rozwój naszej Ojczyzny na morzu. Życzymy, aby F. O. M. w 1935 r. zdobył fundusze na budowę nowej jednostki bojowej, która będzie strzegła naszego morza i wybrzeża". Nie zapomniały również ogniwa Ligi o tych, którzy pełnią trudną i odpowiedzialną straż na polskiem morzu — o naszych marynarzach. To też — jak co roku — poszła gwiazdka nad Bałtyk od placówek Ligi: z Zagłębia Węglowego, z Wileńszczyzny i innych stron Polski. Pierwsze miejsce pod tym względem zajął Zarząd Okręgu Wołyńskiego, który już od trzech lat otacza serdeczną opieką załogę O. R. P. „Ryś". Tym razem załoga „Rysia" otrzymała hojną „gwiazdkę" w postaci 200 zł., worka orzechów, złożonego w darze przez Oddział L. M. K. w Równem i 31 płyt gramofonowych, z których 10 złożył Oddział L. M. K. we Włodzimierzu. Pamiętano także o Kaszubach, którzy stanowią nieustanną troskę szeregu oddziałów prowincjonalnych Ligi, a zwłaszcza Oddziału Pań i Oddziału Stołecznego w Warszawie. Na podkreślenie zasługuje tutaj chwalebny fakt, iż Oddział Stołeczny nabył w listopadzie ub. r. w Wielkiej Wsi-Hallerowo plac, na którym ma podjąć budowę domu ludowego p. n. „Dom Rybaka". Wprawdzie w Wielkiej Wsi już od roku istnieje świetlica z czytelnią czasopism i biblioteka, oraz z lampowym odbiornikiem radjowym, ciesząca się wielką popularnością wśród miejscowej ludności, lecz po ukończeniu nowej budowli zostanie przeniesiona do „Domu Rybaka", w planie którego przewidziane są również pokoje i sale gościnne dla kilkudniowych wycieczek w okresie sezonu letniego.

Bezrobotni marynarze spędzili również w miłym nastroju święta w „Domu Marynarza" w Gdyni, który od dwóch lat jest już całkowicie urządzony. Pragnąc zwiększyć pomoc dla tych marynarzy, oczekujących niejednokrotnie całemi miesiącami na pracę, Zarząd Główny wystąpił z ponownym apelem o zapisywanie się na członków Stowarzyszenia „Dom Marynarza" w Gdyni; roczna składka członkowska od osoby wynosi 10 zł., zaś od instytucyj — 1000 zł.

Wszystkie wyłuszczone sprawy nie zahamowały jednak normalnej bieżącej działalności Ligi, jak wskazują chociażby wpływy na konto F. O. M. w P. K. O. Nr. **30680**, które w grudniu wahały się w granicach około 5 tys. zł. dziennie, wzrastając nieprzerwanie w końcu r. ub. niemal z dnia na dzień. Ponadto zapoczątkowana w dniu 11 listopada r. ub. akcja składania na F. O. M. papierów wartościowych dała również poważne rezultaty, albowiem niektóre okręgi Ligi zebrały samych obligacyj Poż. Nar. na ogólną sumę ponad 100 tys. zł.

Nie ustały również w tym okresie wysiłki placówek Ligi na zasilenie Funduszu Akcji Kolonjalnej; choć nie tak obficie, jak na F. O. M., jednak i na F. A. K. wpływają różne sumy. Większą wpłatę — bo 1000 zł. wniósł na konto F. A. K. w P. K. O. **Nr. 1080** przed samemi świętami Boż. Nar. Zarząd Oddziału L. M. K. przy Państw. Fabr. Zw. Azot. w Chorzowie, dając tem wyraz pełnego poparcia dla poczynań władz Ligi w sprawach kolonjalnych i ekspansji gospodarczej na rynki zamorskie. Widomym znakiem tych poczynań jest ostatni rejs s/s „Poznania", który w dniu 28 grudnia wyruszył z Gdyni, wioząc do portów Afryki zachodniej polskie towary, mające wskazać nowe rynki zbytu dla polskiej wytwórczości.



Uczestnicy obozu L.M.K. nad Naroczą wyruszają na wycieczkę

Z życia kół szkolnych

Rozwijająca się coraz pomyślniej akcja Kół Szkolnych L. M. K. znajduje również poparcie ze strony młodzieży pozaszkolnej, a zwłaszcza organizacyj wiejskich. Jednym z licznych przykładów tego ważnego ruchu, jaki zarysował się w ostatnich czasach, jest apel Związku Sąsiedzkiego Młodzieży Ludowej w Kowalu — pow. włocławskiego: „Doceniając doniosłość morza i kolonij dla Odrodzonej Polski, podajemy do wiadomości koleżanek i kolegów, że na terenie swojego rejonu zorganizowaliśmy Koła LMK. i wzywamy wszystkie Koła Młodzieży Ludowej do szlachetnej rywalizacji. Pamiętajcie, że morze i kolonje — to potęga Polski". Podobna akcja rozwija się również na terenie innych województw.

* * *

Na wyróżnienie zasługuje działalność Koła L. M. K. przy Pryw. Koed. Gimnazjum im. J. Piłsudskiego w Busku - Zdroju, które istnieje już trzeci rok i ma za sobą poważny dorobek, będący wynikiem entuzjazmu jego członków dla morza, oraz systematycznej pracy organizacyjnej, prowadzonej przy poparciu dyrektora Gimnazjum i zarazem opiekuna Koła — p. Adama Wilusza.

Przy pomocy Dyrekcji Koło urządziło stałą salę morską, która zamienia się w muzeum i spełnia rolę ośrodka propagandowego na cały powiat; znajdują się w niej okazy fauny i flory z nad naszego Bałtyku, ceramika kaszubska, piękne modele jednostek polskiej mar. woj. i handl., alfabet morski, bandery Polski i państw obcych, ponad sto fotografij, obrazów i rycin, ilustrujących nasze wybrzeże i Gdynię. Przytem zbiory te są stale kompletowane, jak i biblioteka morska, w której Koło zgromadziło już przeszło 100 tomów.

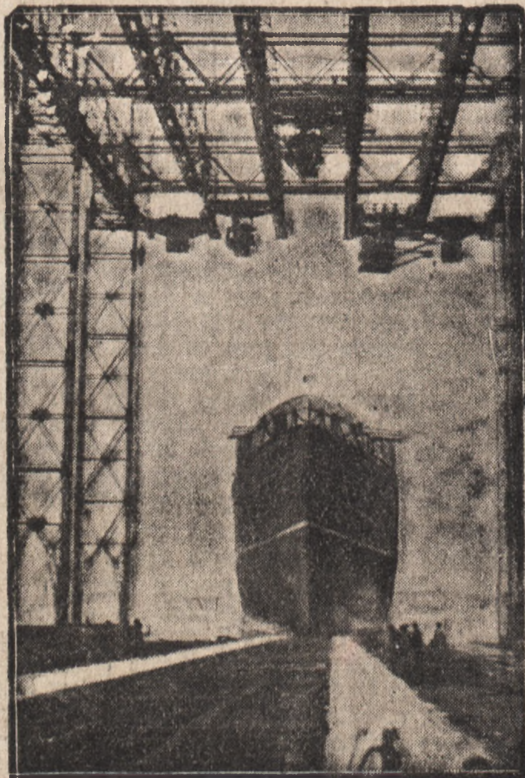
Równocześnie Koło pomaga miejscowemu Obwodowi L. M. K. w ekspedycji czasopism, urządzaniu odczytów propagandowych i werbowaniu nowych członków, organizując zawsze u siebie okolicznościowe uroczystości morskie. Na FOM. Koło ofiarowało zakupione przez siebie obligacje Pożyczki Narodowej na sumę 800 zł. Jak donosi redakcji prezes Koła — cieszy się ono serdeczną opieką Zarządu Okręgu Rad. Kiel., a zwłaszcza p. dyr. W. Rogińskiego, z którego inicjatywy Koło nawiązało stały kontakt z młodzieżą polską w Brazylji, oraz otrzymało do swych zbiorów kolekcje skór jadowitych wężów brazylijskich.

Jeszcze w grudniu ub. r. Koło przystąpiło do opracowania programu uroczystości 15-ej rocznicy odzyskania dostępu do morza.

Przy sposobności należy zaznaczyć, że na terenie Kielc powstały ostatnio nast. Koła: przy Państw. Gimn. Żeńskiem im. Bł. Kingi, przy Szkole Handlowej Stow. Kupców Polskich, przy prywatnem Gimn. Męskiem im. św. Stan. Kostki, i przy Pryw. Gimn. Męskiem Gminy Wyznaniowej Żydowskiej.

* * *

Koło Szkolne w Czułczycach — pow. chełmskiego, dzięki poparciu Obwodu L. M. K. w Chełmie Lub., nawiązało stały kontakt z młodzieżą dwóch szkół w Gdyni: na Oksywiu i na „10 Lutego", a także z młodzieżą polską we Francji, wśród której zjednuje członków L.M.K., prowadząc z nimi od dłuższego już czasu wzajemną korespondencje. Nieustanna działalność Koła, polegająca na urządzaniu odczytów z przezroczami, wyświetlaniu filmów propagandowych i innych imprez, zachęciła bardzo dawnych wychowanków Szkoły w Czułczycach, którzy coraz liczniej zapisują się na członków Koła. Niewątpliwie stała opieka ze strony Obwodu w Chełmie znacznie ułatwia pracę młodzieży w Kole L.M.K. w Czułczycach.



Spuszczenie na wodę niemieckiego statku „Scharnhorst", przeznaczonego do komunikacji z Azją Wschodnią.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE.

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10 telefony: red. 290-18, admin. 533-88.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonjalna. Redaktor: Henryk Sikorski

Druk. Zakl. Graf. „Nowoczesna Spółka Wydawnicza", S. A., Warszawa, Marszałkowska 3